

# ERDGAS FAHREN

September 2011

Das Magazin / SONDERDRUCK



**Ausgereift:**

**ERDGAS TANKEN IST SICHER,  
KOMFORTABEL UND GÜNSTIG**



**Interview:**

**ERDGAS UND BIO-ERDGAS  
ALS IDEALE ALTERNATIVE IM  
FLOTTENBEREICH**



**ERDGAS**   
Natürlich mobil

# EINFACH UND SICHER

## AUSGEREIFTE TECHNIK MACHT ERDGAS TANKEN KINDERLEICHT

*Mehr als 92.000 Erdgas-Fahrer beweisen, dass sich ERDGAS als Kraftstoff im Alltag bewährt hat und auch das Tankstellennetz wird immer dichter. Mit rund 900 Stationen im Bundesgebiet ist Deutschlands Infrastruktur europaweit führend. Dank moderner Technik ist jeder Tankvorgang einfach, schnell und sicher.*

Wir bringen Sie hin! Unter [www.erdgas-mobil.de/](http://www.erdgas-mobil.de/) Rubrik Tankstellenfinder sind alle Erdgas-Zapfsäulen in Deutschland verzeichnet. Neben Informationen wie Adresse und Öffnungszeiten können Sie auch den aktuellen Erdgas-Preis nachlesen. Nutzen Sie auch den Routenplaner. Er zeigt Ihnen alle Erdgas-Tankstellen entlang Ihrer Strecke an.

An einer Erdgas-Station zu tanken, funktioniert grundsätzlich wie bei konventionellen Zapfsäulen auch. Lediglich der Tankstutzen und die passende Füllkupplung unterscheiden sich von denen anderer Kraftstoffarten, damit Verwechslungen zum Beispiel mit Autogas (LPG) ausgeschlossen werden. Die neueste Generation der Erdgas-Zapfpistole funktioniert wie bei Benzin und Diesel. Man trifft durchaus noch eine andere Technik an, bei der die Füllkupplung auf die Öffnung des Gastanks gesetzt und durch eine einfache 180-Grad-Drehung am Griff sicher und dicht verbunden wird. Mit Betätigen des Start-Knopfs an der Zapfsäule beginnt der Füllvorgang. Ist der Tank voll, schaltet die Technik automatisch ab. An vielen Stationen kann der Vorgang auch manuell gestoppt und so zum Beispiel für einen bestimmten Betrag getankt werden.

Bereits in drei bis vier Minuten ist ein etwa 20 Kilogramm fassender Erdgas-Tank gefüllt. Nach dem automatischen Stopp muss der Füllstutzen nur noch entriegelt und zurück in die Halterung gehangen werden. Der Vorteil: Übrig gebliebenes ERDGAS wird beim Entriegeln aus dem Schlauch abgesaugt. So kann nichts in die Umwelt gelangen.



### Ausgereifte Technologie

Hinter dem denkbar einfachen Tankvorgang steckt hochmoderne Technik: In einer Verdichteranlage wird das ERDGAS, das üblicherweise dem städtischen Leitungsnetz mit einem Druck von bis zu 20 bar entnommen wird, auf einen Druck von fast 300 bar verdichtet und in den Speicher gefördert. Von dort aus gelangt das ERDGAS beim Tanken über Hochdruck-Rohrleitungen zur Zapfsäule.

Damit dieser Vorgang jederzeit reibungslos funktioniert, wird die zugehörige Technik im Vorhinein aufwändig installiert. Bereits der Standort wird beim Bau einer Erdgas-Tankstelle sorgfältig sondiert. Sind alle erforderlichen Kriterien erfüllt, folgt der Abschluss eines Standortvertrags zwischen dem Tankstellenspächter bzw. der Mineralölgesellschaft und dem jeweiligen Stadtwerk. Wurde anschließend auch die Betriebserlaubnis durch die Behörden erteilt, kann die Erdgas-Tankstelle schlüsselfertig bei einem Hersteller in Auftrag gegeben werden.

Schon heute bündeln Gasanbieter und große Mineralölgesellschaften ihre Kräfte, um das Erdgas-Tankstellenangebot möglichst schnell deutlich auszuweiten – mit dem Ergebnis, dass allein in den vergangenen Jahren fast wöchentlich eine neue Erdgas-Tankstelle „ans Netz“ ging. Tendenz steigend. Die erdgas mobil GmbH hat insgesamt bereits 440 Erdgas-Tankstellen projektiert. Schon zu Beginn des Jahres 2011 wurden zahlreiche neue Stationen in Betrieb genommen. Vor allem in Autobahnnähe und in Ballungszentren sind neue Erdgas-Zapfsäulen entstanden – von Hamburg im Norden, über Berlin bis hin nach Stuttgart im Süden. Zusätzlich sind derzeit etwa 20 Zapfsäulen im Bau.

### Für alle Eventualitäten gerüstet

Der Erdgas-Tank ist laut ADAC-Crashtest die sicherste Komponente des Fahrzeugs. Auch alle an Erdgas-Tankstellen genutzten Zapfsäulen bieten maximale Sicherheit. Wie konventionelle Anlagen unterliegen sie strengen behördlichen Vorgaben. Dabei wurde auch an unwahrscheinliche Szenarien gedacht. Vergisst beispielsweise ein Kunde den Tankstutzen abzukupplern

und fährt los, reißt der Füllschlauch an einer definierten Stelle ab und minimiert so eventuelle Folgeschäden. Die Säule selbst ist durch einen Umfahrungsschutz gesichert. Sollte es dennoch zu einem Aufprall kommen, verhindern spezielle, räumlich getrennte Strömungswächter, dass Gas unkontrolliert austreten kann.

Um den hohen Sicherheitsstandard auch langfristig zu gewährleisten, werden ERDGAS-Tankstellen regelmäßig gewartet. Die Intervalle sind vom jeweiligen Hersteller vorgegeben und richten sich nach der jeweiligen Betriebsstundenzahl. In regelmäßigen Abständen werden darüber hinaus Inspektionen durchgeführt.

### Kraftstoff mit Zukunft

ERDGAS und BIO-ERDGAS als Kraftstoff erfreut sich bei Tankstellenbetreibern wachsender Beliebtheit. Die Gründe liegen auf der Hand: ERDGAS ist der einzige alternative Kraftstoff, der schon heute flächendeckend verfügbar ist und gleichzeitig die Anforderungen und Standards zukünftiger Mobilität erfüllt. So lassen sich durch ERDGAS beispielsweise die Klimaziele der Bundesregierung erreichen, da die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu einem Benzinern um bis zu 25 Prozent geringer sind. Wird der regenerative Zwilling BIO-ERDGAS zu 100 Prozent getankt, sind es laut Energieagentur dena



Multi-Energietankstellen wie diese in der Holzmarktstraße Berlin sind der aktuelle Trend. Neben herkömmlichem Benzin und Diesel können hier umweltschonende Kraftstoffe wie ERDGAS mit 20% BIO-ERDGAS-Anteil und Wasserstoff getankt werden. Auch in Stuttgart ist der Ausbau der Station am Gaskessel zur Multi-Energie-Tankstelle geplant.

sogar bis zu 97 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auch eine Beimischung, die bereits an 18 Prozent der Tankstellen erfolgt, kann den Schadstoffausstoß deutlich senken. Außerdem garantieren die heute bekannten Erdgas-Vorkommen eine sichere Versorgung bis ins Jahr 2080. Werden alle bekannten Quellen genutzt, ist eine Versorgung laut Experten sogar weitere 70 Jahre gesichert. Und dank des aus natürlichen Abfällen und Energiepflanzen gewonnenen BIO-ERDGASES ist dieser Kraftstoff darüber hinaus dauerhaft verfügbar.



*ERDGAS tanken ist einfach und vor allem günstig. Der alternative Kraftstoff ist rund 50 Prozent günstiger als Benzin. Gegenüber Diesel liegt der Preisvorteil bei einem Drittel und gegenüber Autogas bei rund 20 Prozent.*

# NATÜRLICH MOBIL MIT ZUKUNFT

## DER REGENERATIVE KRAFTSTOFF STEHT FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

*Energieeffizienz und Umweltschutz. Dafür steht regenerativ erzeugtes BIO-ERDGAS, welches an immer mehr Tankstellen dem Kraftstoff ERDGAS beigemischt wird. Es sorgt für eine noch bessere Klimabilanz der Erdgas-Fahrzeuge.*

BIO-ERDGAS ist ein nachhaltig erzeugter Kraftstoff, der schon heute den hohen Anforderungen an umweltschonende Treibstoffe gerecht wird. Seine Vorteile werden sogar im Motorsport genutzt. Beim Volkswagen Scirocco R-Cup tanken die Rennwagen ausschließlich BIO-ERDGAS.

BIO-ERDGAS wird aus Energiepflanzen und biologischen Abfällen gewonnen. Weil es bei seiner Verbrennung nur so viel Kohlendioxid freisetzt, wie die zur Herstellung genutzten Rohstoffe zuvor aufgenommen haben, ist es nahezu CO<sub>2</sub>-neutral. Eine Studie der Deutschen Energie-Agentur (dena) belegt, dass BIO-ERDGAS rund 97 Prozent weniger CO<sub>2</sub> verursacht als Benzin. Auch Stickoxid- und Feinstaubemissionen sind deutlich niedriger als bei herkömmlichen Kraftstoffen.

### Regionale Wertschöpfung

Der regenerative Treibstoff steht nicht nur für Klimaschutz, sondern auch für regionale Wertschöpfung. Die heimische Produktion eröffnet viele Möglichkeiten vor allem für den ländlichen Raum und den Agrarsektor.

Anstatt fossile Kraftstoffe aus anderen Lieferländern zu nutzen, können Autofahrer quasi mit heimischer Energie durchstarten und damit auch Arbeitsplätze sichern. Die Biogasgewinnung in Deutschland steht ebenfalls für eine hohe Versorgungssicherheit. Allein in 2010 ist die Zahl der Biogasanlagen nach Branchenangaben um etwa 1.000 auf insgesamt 6.000 angestiegen. Die Zahl der Aufbereitungsanlagen für BIO-ERDGAS lag Ende 2009 bei rund 30 und hat sich nach Expertenmeinung mittlerweile mehr als verdoppelt.

Über das rund 445.000 Kilometer lange Erdgas-Netz kommt die regenerative Energie auch bei zahlreichen Tankstellen an. Derzeit wird BIO-ERDGAS bereits an etwa 18 Prozent der Erdgas-Stationen in Deutschland beigemischt. Für Erdgas-Fahrzeuge spielt die

## ERDGAS AUS ÖKOSTROM

Neben BIO-ERDGAS gibt es eine weitere Möglichkeit, fossiles ERDGAS durch ein regeneratives Pendant zu ersetzen: Forschern ist es gelungen, Ökostrom in Methan umzuwandeln. Und das ist nichts anderes als ERDGAS. Entwickelt wurde das Verfahren vom Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoffforschung Baden-Württemberg (ZSW) und dem Fraunhofer Institut für Windenergie und Energiesystemtechnik (IWES). Aus überschüssigem Ökostrom wird per Elektrolyse Wasser gespalten, so dass Wasserstoff und Sauerstoff entsteht. Durch die Zugabe von Kohlendioxid wird anschließend aus dem Wasserstoff Methan gewonnen.

Um das Verfahren zu testen, wurde von der Solar Fuel GmbH eine Demonstrationsanlage in Stuttgart erbaut, die das synthetisch erzeugte ERDGAS mit Erfolg produziert. Schon im Frühjahr 2010 ist ein VW Passat mit Windkraft im Tank unterwegs gewesen. Die Tankfüllung reichte für rund 450 Kilometer. Neben der Bereitstellung des Kraftstoffs hat die Methanisierung aber noch einen anderen positiven Aspekt: Sie kann zur Energiespeicherung genutzt werden. Denn gerade die Stromproduktion aus Wind- und Sonnenkraft unterliegt naturbedingten Schwankungen. Überschüssiger Ökostrom ging bisher verloren; durch die Umwandlung in Methan bzw. ERDGAS kann die Energie nun gespeichert und auch anderweitig genutzt werden.



### Audi setzt auf e-gas und produziert den alternativen Kraftstoff selbst

Die Industrie zeigt großes Interesse an dem nahezu CO<sub>2</sub>-neutralen, synthetisch hergestellten ERDGAS. Während der Verbrennung im Automotor wird nur so viel Kohlendioxid freigesetzt, wie zuvor beim Prozess der Methanisierung gebunden wurde. Mit dem Autohersteller Audi hat sich ein prominentes Unternehmen dafür entschieden, synthetisches ERDGAS in industriellem Stil herzustellen und es unter dem Namen e-gas zu vermarkten. Eine neue Anlage in Norddeutschland soll jährlich 1.000 Tonnen des neuen alternativen Treibstoffs produzieren. Der dafür notwendige Strom stammt von Windkraftanlagen vor der niedersächsischen Küste. Ab 2013 bietet Audi mit dem A3 TCNG auch ein erstes Erdgasmodell an. 2014 soll der überarbeitete Audi A4 mit Erdgasturbo folgen.

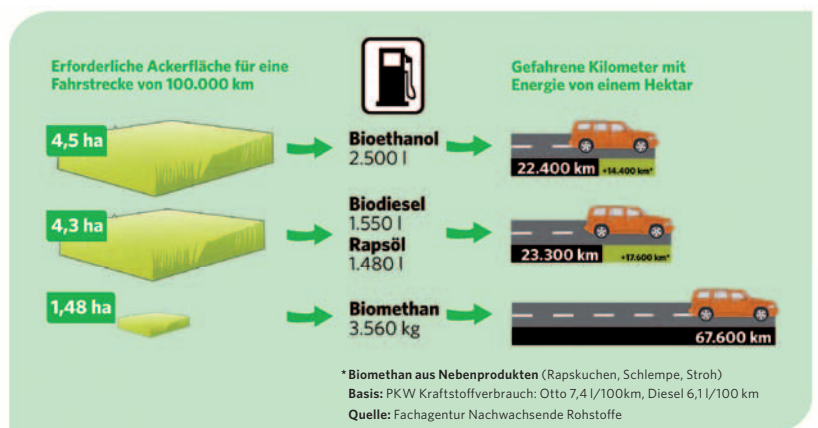


Eine Kuh produziert pro Tag so viel Gülle, dass ein Erdgas-Fahrzeug damit 20 Kilometer zurücklegen kann.

Beimischungsquote keine Rolle. Da die Biovariante die gleichen Eigenschaften hat wie herkömmliches ERDGAS, macht es dem Motor nichts aus, wie hoch der regenerative Anteil ist. Die Bio-Kraftstoffnachhaltigkeitsverordnung (BioKraftNachV) sorgt zudem dafür, dass BIO-ERDGAS nachhaltig erzeugt wird.

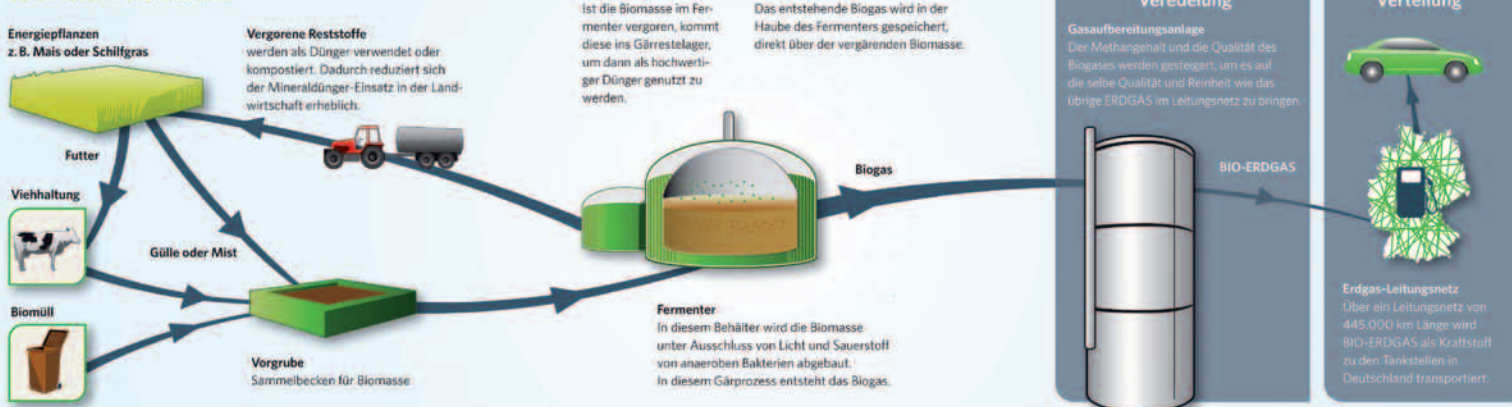
### BIO-ERDGAS und die Politik

Das Thema Bio-Energie beschäftigt auch die Politik und vor allem der Verkehrssektor nimmt dabei eine wichtige Rolle ein. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung ganz klar für BIO-ERDGAS als Kraftstoff ausgesprochen. Schon 2004 wurde das Ziel formuliert, dass 2020 rund vier Prozent des Kraftstoffverbrauchs in Deutschland durch ERDGAS gedeckt wird, welches wiederum mit BIO-ERDGAS gemischt werden kann. Dies würde rund 1,4 Millionen Erdgas-Fahrzeugen entsprechen. Durch die steigende Zahl von Biogasanlagen könnten diese komplett mit regenerativ erzeugtem BIO-ERDGAS betankt werden. Im Integrier-



ten Energie- und Klimaschutzprogramm (IEKP) wird davon ausgegangen, dass in Deutschland bis 2020 pro Jahr 6 Milliarden m<sup>3</sup> nachhaltig produziertes Biogas in das Erdgas-Netz eingespeist werden können. Dies würde nach Experteneinschätzungen ausreichen, um bis zu 6,5 Millionen Pkw zu versorgen.

### SO ENTSTEHT BIO-ERDGAS.



# POTENZIAL FÜR DIE UMWELT

## MIT ERDGAS BEREITS HEUTE DIE CO<sub>2</sub>-ZIELE VON 2012 ERREICHEN

*Die Chancen für ERDGAS als Kraftstoff waren nie besser als heute. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie des CAR-Center Automotive Research der Universität Duisburg-Essen.*



Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Straßenverkehr zu senken, sind Erdgas-Fahrzeuge derzeit eine hervorragende Alternative. Keine andere Technologie kann laut Studie zu so geringen Kosten die Kohlendioxidemissionen senken.

Foto: © Werner Hilpert - Fotolia.com

Die CO<sub>2</sub>-Ziele der EU-Gesetzgebung gelten als ambitioniert. 2012 dürfen Neuwagen im Schnitt nur noch 130 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer ausstoßen. Diese Vorgabe könnte jedoch schon früher erreicht werden – mit einem höheren Anteil an Erdgas-Fahrzeugen. Das geht aus einer aktuellen Studie des CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen hervor. „Erdgas-Fahrzeuge sind die ideale Brückentechnologie ins Zeitalter der Elektromobilität“, so CAR-Direktor Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer. „Es gibt keine andere Technologie, die uns über Nacht mit so geringen Kosten die klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in unseren Fahrzeugen reduzieren lässt“.

Grund sind die geringen Emissionen von ERDGAS als Kraftstoff, die durch den Zusatz von BIO-ERDGAS noch niedriger sind. So könnte laut Dudenhöffer auch das Ziel für 2020 fünf Jahre früher realisiert werden. Ein Beispiel aus der CAR-Analyse zeigt, dass es bei einzelnen Modellen sogar schon heute möglich ist: Mit dem entsprechenden Kraftstoffmix (ERDGAS mit 75 Prozent BIO-ERDGAS-Anteil) verursacht der neue VW Passat TSI EcoFuel nur 93 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer und erfüllt damit bereits jetzt das für 2020 definierte Ziel von 95 g/km.

### ERDGAS hat das größte Umweltpotenzial

„Bei der Gegenüberstellung der verschiedenen Kraftstoffe wird deutlich, dass ERDGAS innerhalb der Gruppe der fossilen Kraftstoffe das größte Potenzial zur Reduzierung von THG-Emissionen besitzt“, heißt es in der CAR-Studie. Demzufolge verursacht ERDGAS als Kraftstoff bis zu rund 25 Prozent weniger Kohlendioxid als Benzin. Im Vergleich zu Diesel sinkt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 21 Prozent und im Vergleich zu Autogas

um rund 15 Prozent. Wird 20 Prozent BIO-ERDGAS beigemischt, verbessert sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um rund 39 Prozent. Bei Fahrzeugen, die ausschließlich mit der Bio-Variante betrieben werden, sind es sogar 97 Prozent weniger Kohlendioxid.

Die Studie macht deutlich, wie wichtig der alternative Kraftstoff für die Schadstoffreduktion ist. „Würden acht Prozent der Neuzulassungen in Deutschland mit dem alternativen Antrieb ausgestattet, könnte der gesamte CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen um neun Prozent gesenkt werden“, erklärt Dudenhöffer. Positiver Nebeneffekt: Auch andere Schadstoffe würden deutlich reduziert werden. So verursacht ERDGAS als Kraftstoff rund 90 Prozent weniger Stickoxide als Diesel und nahezu keinen Feinstaub.

### Technik ist verfügbar

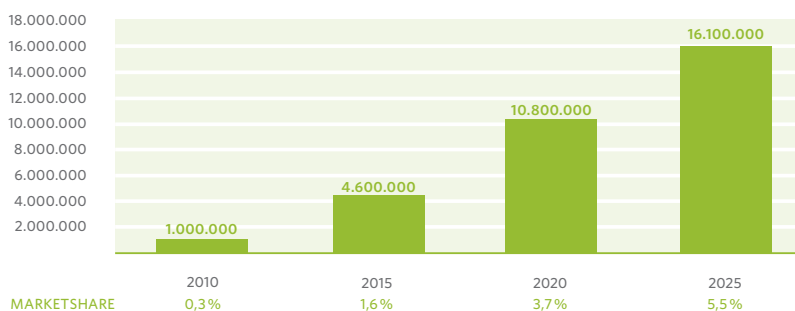
Der Umstieg auf ERDGAS und BIO-ERDGAS als Kraftstoff wäre kurzfristig machbar. Zwar muss nach Ansicht der Forscher noch an Infrastruktur und Modellpalette gearbeitet werden, doch die Technik hat enorme Fortschritte gemacht, wie die Turbomotoren, die bereits beim VW Passat und dem Opel Zafira CNG zum Einsatz kommen, beweisen. Expertengespräche mit ausgewählten Automobilherstellern im Rahmen der Studie zeigen zudem, dass Erdgas-Fahrzeuge künftig eine Rolle spielen werden. Als Beispiel wird der nächste VW Golf genannt, „dessen Basis bereits ohne aufwändige Nachentwicklung Platz für Elektro- und CNG-Systeme bieten wird.“

Wenn alle beteiligten Akteure künftig enger zusammenarbeiten, prognostizieren die CAR-Forscher dem Erdgas-Antrieb eine hervorragende Zukunft. Im

Best-Case-Szenario steigt der Anteil von Erdgas-Fahrzeugen in Europa von derzeit etwa einer Million auf über 16 Millionen im Jahr 2025. Dies würde einem Marktanteil von 5,5 Prozent entsprechen.

Laut Best-Case-Szenario der Forscher könnten 2025 mehr als 16 Millionen Erdgas-Fahrzeuge auf Europas Straßen unterwegs sein.

Quelle: CAR-Center Automotive Research



<sup>1</sup> EU-27, Norwegen, Schweiz, Island, Monaco, Albanien, Bosnien, Kroatien, Mazedonien, Türkei

# „ETHANOL UND BIODIESEL SIND NICHT DIE LÖSUNGEN FÜR DEUTSCHLAND“

PROF. DR. FERDINAND DUDENHÖFFER IM INTERVIEW

*ERDGAS FAHREN sprach mit Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer über die Möglichkeiten des Erdgas-Antriebs. Er sieht darin die derzeit kostengünstigste Methode, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Straßenverkehr zu senken. Allerdings braucht es seiner Meinung nach mehr Mut und Einsatz seitens der Politik, um den alternativen Kraftstoff zu fördern und damit die Emissionen zu reduzieren.*



**Herr Prof. Dudenhöffer, sind Erdgas-Fahrzeuge eine echte Alternative zu konventionellen Antrieben?**

*Dudenhöffer: Wenn man nach den Verkaufszahlen geht leider nein. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2011 wurden gerade mal 666 Erdgas-Autos in Deutschland neu zugelassen. Gemessen an den 435.482 Zulassungen insgesamt ist das wirklich nicht die große Nummer. Wenn ich mir aber die Klimaeffekte anschau, dann bin ich ganz bei ERDGAS. Das Problem ist, dass wir eine Alternative haben, aber der Markt sie links liegen läßt.*

**Die CO<sub>2</sub>-Ziele der Bundesregierung galten zunächst als ambitioniert. Könnten sie jedoch mit Erdgas-Fahrzeugen schneller erreicht werden?**

*Dudenhöffer: Auf jeden Fall. Genau hier punktet ja ERDGAS, das wir ja zusätzlich mit Biogas anreichern können und damit die Klimabilanz nochmals verbessern. Wir könnten bereits im Jahre 2012 die Klimaziele des Jahres 2020 realisieren, wenn wir stärker in ERDGAS gehen. Und die Kosten sind fast vernachlässigbar. Bei all unseren Problemen mit der Energie, auch so wie wir das durch die schrecklichen Vorgänge in Japan sehen, sollten wir schneller in Gas gehen.*

**Wie schätzen Sie die Zukunft für Erdgas-Fahrzeuge ein?**

*Dudenhöffer: Wenn wir so weitermachen wie bisher nicht rosig. Wenn unsere Politiker mehr Mut hätten, strengere Umweltauflagen durchzusetzen, dann würde ERDGAS von alleine seinen Weg gehen. Der Kostenvorteil bei CO<sub>2</sub> käme dann zum Tragen.*

**Was müsste getan werden, damit ERDGAS und BIO-ERDGAS als Kraftstoff eine noch höhere Akzeptanz erhalten?**

*Dudenhöffer: Ganz einfach. Strengere Umweltauflagen für Fahrzeuge. Es gibt keine Technologie, die CO<sub>2</sub>-Einsparung mit so geringen Kosten ermöglicht. Je höher die Umweltstandards, umso schneller kommt der Kraftstoff Methan. Und ein zweites sollten wir vorantreiben. Das ist BIO-ERDGAS. Mit Brentspar und mit der Riesenkatastrophe in Japan sehen wir die Risiken von Öl und Atomenergie. Deshalb müssen wir hier mit Macht gegensteuern. Ethanol und Biodiesel sind nicht die Lösungen für Deutschland. Wir brauchen BIO-ERDGAS, weil wir es mit großen Vorteilen bei uns produzieren können.*

*Zusätzlich gilt, dass unser Steuersystem völlig ungeeignet ist, die richtigen Impulse zu setzen. Schauen Sie, wenn Sie den Liter Diesel in der Zeit der Klimadebatte geringer besteuern als den Liter Benzin – obwohl der Liter Diesel deutlich mehr CO<sub>2</sub> emittiert – dann versteht das wirklich niemand. Oder schauen Sie sich das Ungetüm unserer Kfz-Steuer an. Was da lenken soll, ist wirklich nicht verständlich. Den Übergang zu CO<sub>2</sub>-sparenden Kraftstoffen schaffen wir nur durch härtere Standards und ein Steuersystem, das den Namen CO<sub>2</sub>-Steuersystem verdient.*

*Also Methan und Bio-Methan als Kraftstoff hängen an der Entscheidungsfreude und dem Umweltverständnis unserer Politiker in Berlin. Beides scheint wenig ausgeprägt, auch wenn immer wieder vor laufenden Kameras das Gegenteil behauptet wird.*

*Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen. Dieses hat in einer Studie die Chancen von ERDGAS und BIO-ERDGAS als Kraftstoff untersucht.*

# ERDGAS-AUTOS OPTIMAL FÜR FUHRPARKS UND VIELFAHRER

INTERVIEW MIT PETER MEYER, LEITER VERTRIEB BEI ERDGAS MOBIL

*Außendienstler, Lieferanten und Handwerker sind viel unterwegs – und müssen einiges in Tankkosten investieren. Gerade in diesen Bereichen lohnt sich die Umstellung des Fuhrparks auf ERDGAS. Davon ist Peter Meyer, Leiter Vertrieb der erdgas mobil GmbH, überzeugt. Im Interview erklärt er warum.*



Peter Meyer berät Unternehmen rund um das Thema ERDGAS-Fuhrpark. Seine Erfahrungen zeigen, dass vor allem niedrige Betriebskosten für viele Fuhrparkleiter ausschlaggebend sind.

## Herr Meyer, warum sollten Unternehmen Erdgas-Fahrzeuge in ihre Fuhrparks aufnehmen?

Mehrere Gründe machen Erdgas-Autos aus meiner Sicht zu optimalen Fahrzeugen für Fuhrparks und Flotten. Besonders wichtig sind die niedrigen Betriebskosten. Beim Tanken spart man gegenüber Benzin rund die Hälfte und gegenüber Diesel rund ein Drittel, wobei dieser Preisvorteil wegen der bis 2018 festgeschriebenen Steuerermäßigung für den Kraftstoff ERDGAS langfristig bestehen bleibt. Günstiger ist bei einem Erdgas-Auto auch die neue Kfz-Steuer, weil diese seit Juli 2009 eine CO<sub>2</sub>-Komponente enthält. Erdgas-Autos stoßen circa 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als vergleichbare Benziner sowie ungefähr 21 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als Dieselmotoren aus. Darüber hinaus bieten einige Versicherungen ungewöhnlich attraktive Konditionen für Erdgas-Autos an und zahlreiche Gasversorger zahlen Zuschüsse. Berücksichtigt man all dies, so amortisieren sich die Mehrkosten bei der Anschaffung eines Autos mit Erdgas-Antrieb relativ schnell. Das gilt gerade für den Einsatz in Fuhrparks und Flotten, der in der Regel mit einer hohen jährlichen Fahrleistung verbunden ist. Aber auch Vielfahrer mit nur einem Auto können natürlich profitieren.

## Neben ökonomischen zählen bei der Mobilität immer mehr auch die ökologischen Aspekte ...

... ja, und das ist insbesondere bei Unternehmen so. Zahlreiche Geschäftsmodelle enthalten Umwelt- und Klimaschutz als übergeordnete Ziele. Um diese zu erreichen, ist ein Bündel von Strategien nötig. Eine davon kann das

Setzen auf Erdgas-Autos sein, die extrem schadstoffarm unterwegs sind. Gerade bei Firmen, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr viel per Auto zu Kunden unterwegs sind, tragen Erdgas-Fahrzeuge zu einem „grüneren“ Image bei. Und das dürfte sich noch verstärken, da an immer mehr Erdgas-Tankstellen das weitgehend regenerativ erzeugte BIO-ERDGAS beigemischt wird. Beträgt der Anteil am Kraftstoff ERDGAS 20 Prozent, so sinkt die Klimabelastung durch CO<sub>2</sub> gegenüber Benzin um rund 39 Prozent.

## Wie sieht es in puncto Angebotsbreite aus?

Es gibt längst Erdgas-Autos für nahezu jeden Anspruch – auch Modelle für Gewerbetreibende und für die Verwendung als Dienstwagen. Bei Ausstattung, Fahrkomfort und Leistungsfähigkeit müssen keinerlei Abstriche gegenüber Benzinern oder Dieselfahrzeugen gemacht werden. Zudem hat die Generation der Erdgas-Autos mit Turbomotoren neue Zielgruppen erschlossen, weil sie Dynamik und Fahrspaß mit Umweltplus und Spareffekt verbindet. Die ausgereifte Technik der Erdgas-Autos ist ein wesentlicher Vorzug gegenüber anderen alternativen Antrieben.

## Kontakt

Peter Meyer  
Leiter Vertrieb der erdgas mobil GmbH  
Telefon: 030/2008 95 97 1883  
E-Mail: peter.meyer@erdgas-mobil.de

## Impressum

**Herausgeber:**  
erdgas mobil GmbH  
Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin  
Geschäftsführung:  
Dr. Timm Kehler (Sprecher),  
Dr. Olaf Rumberg  
  
Infoline Erdgas-Fahrzeuge:  
01802/234500\*  
E-Mail: info@erdgas-mobil.de  
Internet: www.erdgas-mobil.de

**V.i.S.d.P.:**  
Dr. Timm Kehler,  
Geschäftsführer  
  
**Gesamtleitung Redaktion:**  
Claudia Petersen  
Leiterin Kommunikation

**Redaktion:**  
Ulrike Rusch,  
Projektleitung

**Redaktionelle Betreuung:**  
Fröhlich PR GmbH  
Alexanderstraße 14  
95444 Bayreuth

**Gestaltung:**  
Häusler & Bolay  
Marketing GmbH  
Alexanderstraße 14  
95444 Bayreuth

**Verlag:**  
wvgw, Wirtschafts- und  
Verlagsgesellschaft Gas  
und Wasser mbH,  
Josef-Wirmer-Straße 3  
53123 Bonn

**Druck:**  
Siebel Druck & Grafik,  
Lindlar

Herausgeber und die  
Redaktion übernehmen keine  
Verantwortung für den Inhalt  
angegebener Internetseiten.

**Änderungen vorbehalten.**